

## 부정기선 호황으로 신규 외항해운기업 크게 증가 외화가득과 일자리 창출 등으로 국가경제에 기여

해운시황 호전에 힘입어 외항해운사업에 신규로 진출하는 기업들이 크게 늘면서 외항해운산업이 외화가득은 물론 일자리 창출산업으로서 국가경제에 크게 기여하고 있다.

광양선박을 비롯하여 글로비스, 단성해운, 미포쉬핑, 조성해운, 디엠씨마리타임, 청야해운, 키스코해운, 조엔쉽핑, 넵툰마린, 대원마리타임, 엠이씨해운, 동림탱커, 지오리드오션쉽핑, 성제해운, 하나마린, 에스에스마린, 해광상선, 진로해운 등 19개 외항해운기업이 지난해 10월 이후 외항화물운송사업에 진출, 최근 한국선주협회 회원으로 가입했다.

이들 선사들이 협회 정회원 자격을 취득함에 따라 한국선주협회 회원사는 모두 145개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년말 129개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다. 이번에 협회에 가입한 신규 외항해운기업은 다음과 같다.

### ▶ 광양선박(대표 원용진)

자본금 52억원에 4,200DWT급 화물선 2척을 보유하고 있으며, 지난해 12월에 국토해양부(이하 해양부)로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 특히, 동사는 외항해운업을 비롯하여 해운대리점업, 예선업, 선박관리업, 화물자동차운송사업 등을 겸하고 있다.

이 회사 원용진 사장은 대한해운 이사를 거쳐 1993년 10월에 광양선박 상무, 1998년 12월 전무에 승진한 뒤 2003년 2월에 대표이사 사장에 취임했다.

### ▶ 글로비스(대표 김치웅)

자본금 187억5,000만원에 5,472DWT급 화물선 1척을 보유하고 있으며, 지난해 9월에 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 특히, 동사는 육상, 해상 및 항공화물운송업, 화물운송주선업, 물류센터 운영 및 관련서비스업, 화물포장업, 육해공 화물취급업 및 관련서비스, 공동 및 복합물류사업, 물류장비 및 용기의 제작과 임대운영, 산업용 기계장비 및 운송장비 임대업, 택배사업, 자동차부품 제조 및 판매업 등을 겸하고 있다.

대표이사인 김치웅 사장은 지난 1978년 현대정공에 입사하여 이사대우를 역임한데 이어 2001년 1월 현대자동차 상무, 2003년 1월 전무, 2004년 4월 부



사장 등을 거쳐 2007년 3월 이 회사 대표이사에 취임했다.

#### ▶ 단성해운(대표 조용범)

자본금 23억원에 4만5,518DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 2007년 12월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 국제복합운송업을 비롯하여 복합운송주선업, 수출입업 및 동대행업, 국내운송업, 해운대리점 및 중개업, 선박 및 부동산 임대업, 항공화물주선업 등을 겸하고 있다.

이 회사 사장인 조용범 대표이사는 삼성전자와 다스콤정보유통 등을 거쳐 2004년에 온기술 상무, 2006년 엘투엠지 상무 등을 역임했다.

#### ▶ 미포쉬핑(대표 박유찬)

자본금 5억원에 4만2,639DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 1월에 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 석유류 판매 및 중개업, 윤활유 판매 및 중개업, 창고보관업, 복합운송주선업, 무역업 등을 병행하고 있다.

박유찬 사장은 지난 1992년 알파오일 인터내셔널 과장에 이어 1997년 7월 센츨렐오일 대표이사에 취임했으며, 지난해 12월 미포쉬핑 대표이사에 취임했다.

#### ▶ 조성해운(대표 윤승열)

자본금 5억원에 2만9,101DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 지난해 10월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운업을 비롯하여 해운대리점업, 해상화물운송주선업, 선박관리업, 해운중개업, 무역업, 선박대여업 등을 겸하고 있다.

윤승열 사장은 지난 1984년 현대상선에 입사하여 해운업에 첫발을 내디딘 이후 삼선에이전시를 거쳐

지난 1995년 조성해운 대표이사에 취임했다.

#### ▶ 디엠씨마리타임(대표이사 김성기)

자본금 5억원에 2만9,101DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 지난 1월에 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해상운송업, 해운대리점업, 해운중개업, 복합운송업, 선박관리업 등 부대사업체도 갖고 있다.

김성기 사장은 지난 1987년 범양상선(현 STX팬오션)에 입사하여 항해사로서 해상근무를 했으며, 오람해운 영업부장을 거쳐 1998년 2월에 듀엣마리타임을 설립, 대표이사에 취임했다. 2007년 11월 상호를 디엠씨마리타임으로 변경했다.

#### ▶ 청야해운(대표 김택호)

자본금 5억원에 2만4,740DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 지난 2007년 12월에 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운업, 해운대리점업, 해운중개업, 무역업, 상업서류 송달업, 창고업, 부동산임대업 등을 겸하고 있다.

대표이사인 김택호 사장은 지난 1982년 범양상선(현 STX팬오션)에 입사, 20년간 근무한 뒤 COSCO 홍콩 영업고문을 역임한 뒤 2003년 10월 청야해운을 설립하여 대표이사직을 맡고 있다.

#### ▶ 키스코해운(대표 강요왕)

자본금 5억원에 1만6,979DWT급 화물선 1척을 보유하고 있으며, 금년 2월에 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 선박서비스업, 선박수리업, 선박중계알선업, 항만용역업, 선박부품 도소매업, 무역업, 선박제조업 등의 사업을 영위하고 있다.

강요왕 사장은 지난 1981년 대한선박에 입사하여 1997년까지 해기사로서 선상근무를 했으며, 보양사

공무과장과 코리코 부산사무소장 등을 역임한 뒤 1997년 10월에 케이와에스를 설립하여 대표이사에 취임했다.

▶ **조엔쉽핑(대표 구강영)**

자본금 5억원에 1만5,800DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 지난해 11월 해양부로부터 외항 부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운중개업, 해상화물운송사업, 무역업, 부동산업 등을 겸하고 있다.

구강영 사장은 지난 1984년부터 1990년까지 6년간 SANKO LINE에서 해기사로서 승선했으며, 이후 성호물산 및 한양상선 공무감독, 안이해운 선박관리 총괄이사, 두성선박 총괄이사 등을 역임했다.

▶ **넵툰마린(대표 신상엽)**

자본금 5억5,000만원에 1만3,947DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 지난해 11월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운대리점업, 해상화물운송사업, 선박매매, 선박임대 및 용선알선업, 선원대리점업, 해운중개업, 해상여객운송사업, 해상화물운송중선업, 선박대여업 등의 사업을 병행하고 있다.

신상엽 사장은 (주)대한해운의 서울사무소장을 거쳐 2005년 1월 넵툰마린을 설립, 대표이사직을 맡고 있다.

▶ **대원마리타임(대표 차순규)**

자본금 6억원에 4,500DWT급과 6,500DWT급 컨테이너 및 잡화선 2척을 보유하고 있으며, 지난해 12월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해상운송업과 선박대여업 등을 겸하고 있다.

차순규 사장은 지난 1979년 2월부터 1990년 3월

까지 서진해운에서 해기사로서 해상 및 육상근무를 했으며, 진양해운과 삼지해운에서 선대영업 및 운항담당 임원을 역임한 뒤 2001년 9월에 동남해운 임원을 거쳐 현재 이 회사 대표이사를 맡고 있으며, 2007년 1월에 대원마리타임 대표이사로 취임했다.

▶ **엠이씨해운(대표 배창호)**

자본금 5억원에 4,100-6,300DWT급 선박 3척을 보유하고 있으며, 지난해 12월 해양부로부터 외항 부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운중개업, 국제해운대리점업, 해운중개알선업, 무역업, 선박대여업, 복합운송중선업, 해상화물운송업 등을 병행하고 있다.

배창호 사장은 대한선주와 한진해운에서 항해사로 근무했으며, 이후 무성해운 이사를 거쳐 2003년 11월 엠이씨해운 대표이사에 취임하였다.

▶ **동림탱커(대표 홍명재)**

자본금 20억원에 8,100DWT급 선박 1척을 보유하고 있으며, 금년 1월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항부정기화물운송사업 외에 선박관리업, 석유화학제품 판매 및 수송업, 석유화학제품 보관업, 용역업 등의 사업도 병행하고 있다.

홍명재 사장은 범학선박과 동아유조선을 거쳐 지난 1992년 8월에 동림해운을 설립, 대표이사에 취임했으며 2003년 2월에는 오케이쉽핑을 창립하여 대표이사를 맡고 있다. 2007년 11월에 오케이쉽핑을 동림탱커로 상호변경했다.

▶ **지오리드오션쉽핑(대표 조민기)**

자본금 5억원에 6,831DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 지난해 12월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운중개업,

선박대리점 및 선박관리업, 계측기기 도소매업, 복합운송주선업, 상품중개업 및 판매대여업, 선박대여업, 선박매매업 등을 겸하고 있다.

이 회사 조민기 사장은 현대상선과 삼선해운 등을 거쳐 2004년에 지오리드 대표이사에 취임한 바 있으며, 2007년 10월에 지오리드오션쉽핑 대표이사로 취임했다.

#### ▶ 성제해운(대표 전종영)

자본금 5억원에 3,250-3,500DWT급 벌크선 3척을 보유하고 있으며, 지난해 12월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 국제해운대리점, 해운중개업, 선박관리업, 유류유통유알선업, 선박대여업 등의 사업체를 갖고 있다.

전종영 사장은 한주상운과 동진상운, 경진해운에서 항해사로 승선근무한데 이어 지난 1997년 9월 성제해운에 입사하여 2006년 3월에 대표이사에 취임했다.

#### ▶ 하나마린(대표 강석심)

자본금 10억원에 1,200-3,900 Oil/Chemical 6척을 보유하고 있으며, 지난해 12월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운대리점 및 해운중개업, 해상화물운송업, 무역대리점업 및 서비스오파업 등을 겸하고 있다.

강석심 사장은 천우사, 한국케미칼해운, 새한해운을 거쳐 하나선박 전무이사를 역임했으며, 1996년 12월에 하나마린 대표이사에 취임하였다.

#### ▶ 에스에스마린(대표 탁재남/박광준)

자본금 5억원에 8,765DWT급 석유제품/케미칼 겸용선 1척을 보유하고 있으며, 지난해 12월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해상화물운송업, 국제해운대리점업, 선박관리

업, 무역업 등을 병행하고 있다.

이 회사 탁재남 사장은 지난 1986년 금정해운 상무이사에 오른 뒤 1993년 금정해운, 1995년 선마해운 대표이사에 각각 취임한 바 있으며, 2002년 6월에 거영해운 대표이사에 취임하여 현재까지 이 회사 대표이사를 맡고 있다. 이어 2007년 11월에는 에스에스마린 공동 대표이사에 취임했다.

박광준 공동 대표이사는 현대상선과 삼부해운을 거쳐 1999년 10월에 에이스쉽핑 대표이사에 취임했으며, 2007년 11월 에스에스마린 공동 대표이사에 취임했다.

#### ▶ 해광상선(대표 이 철)

자본금 5억원에 2,200-3,100DWT급 선박 4척을 보유하고 있으며, 지난해 10월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운중개업, 선박관리업, 선박대선업, 통관 및 화물운송업 등을 겸하고 있다.

이 철 사장은 12년간 쌍용제지에서 근무한 바 있으며, 이후 남성해운과 태극상선을 거쳐 1998년 4월 해광상선을 설립, 대표이사에 취임했다.

#### ▶ 진로해운(대표 조상곤)

자본금 5억원에 3,100-3,400DWT급 선박 3척을 보유하고 있으며, 지난해 11월 해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해상운송업, 해운대리점 및 해운중개업, 선박대여 및 관리업, 해상화물(여객) 운송사업 등의 사업체를 운영하고 있다.

조상곤 사장은 지난 1989년 2월 태영상선에 입사하여 도쿄사무소장 등을 역임했으며, 1998년 2월에 진로해운을 설립, 대표이사에 취임했다.

## 정종환 국토해양부 장관 해운물류업계 대표와 간담회 선협, 톤세제 등 현형 해운관련세제 존속토록 건의



정종환 국토해양부장관은 3월19일 오전 7시30분 서울 팔레스호텔에서 물류해운업계 대표자와 첫 조찬간담회를 갖고 해운업계와 물류업계로부터 건의 사항을 청취했다. 이날 간담회에서 정종환 장관은 인사말을 통해 “물류산업은 고부가가치 성장동력산업으로 앞으로 대한민국을 먹여 살릴 것이라고 확신한다”고 말하고 “국토해양부에서 물류를 종합적으로 다루게 된 만큼 대한민국의 물류를 제대로 한번 일으켜 보겠다”고 덧붙였다.

정종환 장관은 이어 “물류업계가 지금 보다 더욱 발전하려면 정부의 규제가 없어야 된다는 생각이 다”라고 말하고 정부의 규제가 크게 완화되어 성공한 사례로 해운산업을 꼽으면서 “정부당국은 업계

를 지원하고 도와주는 것 보다 업체들이 마음대로 일할 수 있는 분위기를 만들어주고 규제를 풀어나가는 것이 중요하다”고 강조했다.

정 장관은 이어 자신은 교통, 건설 물류에서 잔뼈가 굵었다고 소개하고 하지만 그동안 공급자의 시각에서 정책을 펴왔지 않았나를 반성한다며 “민간에서는 고객 감동, 고객 줄도까지 얘기하는 시대인 만큼 당국자들도 수요자 중심, 고객 중심 사고로 바꾸어 나가야 한다”고 역설했다.

정종환 장관은 마지막으로 “정책은 범국가적인 차원에서 풀어나가야 한다”고 강조하고 부처 이기주의를 내세우고 부처간에 벽을 쌓는 것이 문제라고 지적하면서 “국가 전체적인 입장을 생각할 때 국

토해양부가 이익을 양보해야 할 경우는 과감히 부처의 이익을 포기하겠다”고 말했다.

이날 정종환 장관과 해운 물류업계 대표자들과의 간담회는 정장관의 인사말까지만 공개로 진행하고 업계의 건의 사항 청취와 장관의 답변 등은 기자들이 모두 퇴장한 후 비공개로 진행되었다.

이날 물류해운업계 대표자 간담회는 한국물류협회가 주관을 했으며 물류협회측은 선주협회를 비롯한 해운항만 단체의 대표들을 먼저 소개하는 등 해운업계 대표들을 예우하는데 상당한 신경을 썼다.

이날 간담회에는 한국선주협회 이진방 회장, 항만물류협회 이국동 회장, 한국해운조합 정유섭 이사장, 한국국제해운대리점협회 이상복 회장, 박정원 한진해운 사장, 김성만 현대상선 사장, 이종철 STX그룹 부회장, 정태순 장금상선 황해정기선사협의회 회장, 김태균 한국근해수송협의회 회장, 권행석 세방 사장, 장세강 동방 사장, 한국물류협회 서병운 회장, 국제물류 협회 김인환 사장, 케이엘넷 박정천 사장 등 해운업계와 물류업계 단체 대표들과 CEO 27명이 참석했다.

조찬간담회 후 국토해양부측은 간담회 내용에 대해 “업계에서는 국토해양부 출범으로 물류정책이 일원화된 것은 매우 바람직하며 앞으로 물류산업 발전을 위한 국토해양부의 역할에 큰 기대를 표명했다”고 말하고 “업계에서는 선박톤세제 기한 연장 문제(일몰제 문제), 부산신항에 국내하역사 참여 문제, 연안해운의 선원 수급 활성화 방안, 한국트럭의



일본운행 허용 문제, 국제물류투자펀드를 통한 해외투자 지원 등을 장관께 건의했다”고 밝혔다.

한국선주협회는 톤세제는 해운기업 경영여건 개선에 기여하고 해운기업 스스로 세계 절감분을 국적선대 확충에 투자하고 있어서 계속적으로 존속되어야 한다며 당국이 관련부처와 협의하여 톤세제에 일몰제 적용을 제외시켜 줄 것을 요청하고 있다.

해운조합의 경우는 선원수급 문제해소를 위해 정부 지원이 필요하다고 주장하고 있다. 이와관련 해운조합은 연안해운업계의 수요를 감안하여 적정인원을 지속적으로 양성하기 위해서는 선원 자녀를 위한 장학금 지원 확대, 선원직업에 대한 인식제고를 위한 홍보 활동의 강화 등이 필요하다고 자체 진단하고 있다.

항만물류협회의 경우 국제물류투자펀드를 활용하여 기업의 해외진출을 적극 지원해야 한다는 주장을 하고 있다. 현재 국내물류사업을 위해 국제물류투자협의체가 구성되어(122개업체 참여) 있으며 여기서 투자대상사업을 발굴하여 타당성이 있다고 판단되는 사업에는 정부도 적극적으로 지원한다는 계획으로 있다.

## 해사재단, 목포/한국해양대 재학생에게 장학금 전달 장두찬 이사장, 학생들에게 장학금 수여하며 격려



장두찬 한국해사재단 이사장은 3월18일 목포해양대학교 총장실에서 13명의 학생들에게 장학금을 수여하고, 격려했다.

한국해사재단은 해양한국의 바닷길을 개척하고 신 해양문화를 창조해 나갈 지도력과 해양과학지식을 겸비한 우수한 해기사 양성을 지원하여 국가 해운산업 경쟁력을 제고하기 위해 목포해양대학 학생들 중 평소 학업성적이 우수하고 품행이 단정한 학생들을 선발하여 금년부터 매년 장학금을 지급할 계획이다. 또한, 한국해사재단은 매년 장학사업 다각화 및 확대를 적극적으로 추진 할 계획에 있어 해양 해운 인재양성기관 학생들의 장학금 수혜혜택이 점차 늘어날 것으로 예상된다.

한국해사재단은 이날 목포해양대학교 해상운송시스템학부 3학년 김종일, 기관시스템공학부 3학년 강승완 등 13명에게 장학금 3,300여만원을 수여하였다.

이어 한국해사재단 장두찬 이사장은 3월27일 오후 2시 한국해양대학교 총장 접견실에서는 한국해

양대학교 해사대학 재학생들에게 장학금을 전달하고, 더욱 학업에 정진하여 장래 한국해운을 이끌어갈 해운인재가 되어줄 것을 당부했다.

이날 장두찬 이사장과 김영무 상임이사(한국선주협회 전무)는 직접 한국해양대학교를 방문하여 해사대학 보직교수들과 해기사 교육제도에 대한 의견을 나눈 뒤 해사수송과학부 김근 학생의 14명에게 총 3,000만원의 장학금을 전달하고, 격려했다.

이에 앞서 장두찬 이사장은 이날 오전 부산해사고등학교를 방문하여 이 학교 개교 30주년 기념행사장에서 1,792만원의 장학증서를 전달했다.

또 한국해사재단 김영무 상임이사는 4월2일 인천해사고등학교를 방문하여 길창남 교장과 이강복 교감 등과 해기교육에 대해 의견을 나눈 뒤 이 학교 재학생 20여명에게 장학금 1,792만원을 전달하고, 학업에 더욱 정진하여 장차 우리나라 해운산업의 발전을 견인하는 해운역군이 되어줄 것을 당부했다.

# 아시아-북미항로 수출입컨테이너물동량 2,000만TEU 돌파

## 아시아의 대 북미 수출은 저조, 수입은 16% 증가

아시아-북미항로의 수출입컨테이너물동량이 지난해 처음으로 2,000만TEU를 돌파한 것으로 나타났다.

한국선주협회가 미국의 통관통계 서비스회사인 JOC-PIERS의 자료와 일본해사센터 자료를 입수 분석한 바에 따르면, 지난해 아시아-북미항로의 수

출입컨테이너물동량은 총 2,005만188TEU로 지난해 2006년의 1,910만6919TEU에 비해 4.9%가 증가했다.

이 가운데 아시아에서 북미지역으로 수출된 컨테이너화물은 1,438만9,443TEU로 지난해 2006년의 1,424만5,107TEU에 비해 1.0% 증가한데 그쳤다. 이에 비해 북미지역에서 아시아지역으로 나간 컨테이너화물은 566만745TEU로 전년도의 486만1,812TEU에 비해 16.4%가 증가했다.

이에 따라 아시아-북미항로의 수출과 수입간 물동량 불균형 현상이 좁혀지게 됐다. 아시아지역의 대북미 수출물동량에 배한 수입물동량 비율은 지난해 2006년 34.1%에서 2007년에는 39.3%로 5%포인트 이상 상승했다.

아시아발 북미항 컨테이너물동량은 지난해 2007년 초에 10% 가량 증가할 것으로 예상됐으나, 미국의 경기침체에 따른 소비 감소와 주택경기 하락으로 2001년 동시다발 테러사건 등에서 물동량이 둔화된 이래 가장 최저치를 기록했다.

아시아발 미국항 컨테이너화물의 선적국별 물동량 증감현황을 보면, △중국이 939만6,224TEU로 전년 대비 4.2% 증가했으며, 이어 △베트남이 37만8,987TEU로 23.6% △인도네시아 34만4,454TEU로 1.4% △방글라데시 9만6,435TEU로 2.3% △싱가포르 7만4,947TEU로 1.5% △캄보디아 5만159TEU로 11.5% 등이 각각 증가한 것으로 집계됐다.

이에 반해 △일본 82만6,117TEU로 6.4% △홍콩 66만9,314TEU로 11.0% △한국 60만401TEU로 1.9% △대만 58만4,395TEU로 7.2% △태국 40만

[2007년 아시아-북미항로 컨테이너물동량]

(단위 : TEU)

국 가	동 향(증감률)	서 향(증감률)
일본	826,117( ▲6.4)	815,513( ▲2.2)
한국	600,401( ▲1.9)	620,192( 27.1)
대만	584,395( ▲7.2)	728,437( 55.0)
중국+홍콩	10,065,538( 3.0)	2,362,849( 5.9)
중국	9,396,224( 4.2)	1,945,278( 4.5)
홍콩	669,314( ▲11.0)	417,570( 12.9)
마카오	3,980( ▲23.2)	1,400( ▲17.3)
ASEAN계	1,680,112( ▲1.2)	821,293( 33.4)
· 싱가포르	74,947( 1.5)	150,336( 27.9)
· 필리핀	146,694( ▲8.2)	109,904( 15.0)
· 말레이시아	278,742( ▲10.5)	103,345( 48.4)
· 인도네시아	344,454( 1.4)	195,220( 28.8)
· 태국	406,033( ▲12.6)	156,601( 26.6)
· 베트남	378,987( 23.6)	97,773( 87.1)
· 캄보디아	50,159( 11.5)	7,887( 51.3)
· 미얀마	96( 66.1)	227( ▲53.0)
남아시아계	628,899( ▲1.8)	311,060( 40.9)
· 스리랑카	39,140( ▲12.8)	12,380( 86.4)
· 방글라데시	96,435( 2.3)	18,665( 4.1)
· 파키스탄	123,256( ▲4.0)	52,630( 60.7)
· 인도	370,068( ▲0.8)	227,385( 39.1)
합계	14,389,443( 1.0)	5,660,745( 16.4)

※ 주 : 동향은 아시아-북미, 서향은 북미-아시아항로임



6,033TEU로 12.6% △인도 37만68TEU로 0.8% △ 말레이시아 27만8,742TEU로 10.5% △필리핀 14만 6,694TEU로 8.2% △파키스탄 12만3,256TEU로 4.0% 등이 각각 감소한 것으로 나타났다.

한편, 지난해 아시아발 북미향 컨테이너화물의 10대 주종품목 증감현황을 보면, △전체 물동량의 14.3%를 차지한 가구 및 가재도구가 205만 8,212TEU로 전년대비 3.3% 줄었으며 △장난감류 63만5,419TEU로 2.0% △TV, 비디오 등 영상 및 음향제품 48만1,213TEU로 3.3% △신발 및 관련제

품 45만3,018TEU로 1.0% △바닥재, 블라인드 등 프라스틱제품 38만4,751TEU로 3.0% 등이 각각 줄었다.

이에 반해 △의류 및 관련제품은 167만 6,942TEU로 11.7% 증가한 것을 비롯하여 △일반 전기제품 96만5,349TEU로 6.7% △건축용구 및 관련제품 48만6,981TEU로 0.9% △자동차부품 41만9,936TEU로 2.7% △자동차와 트럭의 타이어 및 튜브 35만126TEU로 6.2% 등이 각각 증가한 것으로 분석됐다.

## 한국선주협회 2008년도 정기 광양지구협의회 개최 광양·여수항의 예선사용문제 등 현안사항 협의

한국선주협회(회장 이진방)는 3월20일 2008년도 광양지구협의회를 개최하고 광양·여수항의 현안 사항에 대해 논의했다.

오관중 위원장(현대상선 광양사무소장)을 비롯하여 국적외항선사 광양지역 점소장들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 광양·여수항의 예선문제를 중점적으로 협의했다.

특히, 이날 회의에서는 오 위원장은 예선정보화 사업과 관련하여 예선운영상 나타난 문제점을 보완하기 위해 정보화사업을 추진하고 있으나, 여전히 문제점이 있는 것으로 지적돼 개선작업이 필요한 상태라고 강조했다.

이와함께 예선서비스 제공방식(지명제/순번제)에 대한 의견을 나누었는데, 광양지역 점소장들은 광양·여수항의 예선사용은 지명제로 운영되는 현행 방식 유지가 바람직하다는 입장을 표명했다.

협회 김영무 전무는 국적외항선사 광양지역 점소

장들의 의견을 들은 뒤 광양·여수항에서 제공되는 예선 등 부대사업 서비스가 더욱 개선될 수 있도록 협회 차원에서 지속적으로 노력해 나가겠다고, 현안이 발생할 경우 즉시 본회로 통보하여 줄 것을 당부했다.

이어 협회 조봉기 업무부장이 협회의 2007년도 주요사업실적과 2008년도 주요업무 추진계획을 설명했다.

이날 지구협의회에는 오 위원장을 비롯하여 광양 선박 백대순 이사, 삼선로직스 임동주 사무소장, 장금상선 박성수 사무소장, 한진해운 조기주 지점장, POS-i 이재광 사무소장, 국적외항선사 현지 업무를 담당하고 있는 한광 이철희 사장, 여진해운사 이상국 사장, 선진해운 이정식 사장, 해왕해운 김동성 사장, 태양해운 구용배 소장, 협회 김영무 전무, 조봉기 부장, 이주연 사원이 참석했다.

# 파나마운하 수입 동항료 인상에 힘입어 8.4% 증가 통항선박은 미국 경기침체의 여파로 소폭 감소

파나마운하 통항료 수입은 큰 폭으로 증가했으나, 통항선박은 미국의 경기침체체 따른 물동량 증가세의 둔화로 소폭 줄어든 것으로 나타났다.

주 파나마 한국대사관이 최근 협회에 알려진 내용에 따르면, 2007년 4/4분기 파나마운하 통항료 수입은 같은 해 5월의 통항료 인상조치에 힘입어 전년동기대비 8.4% 증가한 3억1,900만달러를 기록했으나, 운하 통항 선박수는 59척이 감소한 것으로 나타났다.

이같은 통항선박의 감소는 미국의 서브프라임 사태와 달러화 약세 등 금융시장의 불안에 따른 미국 경기침체와 맞물려 물동량 증가세가 크게 둔화됐기 때문으로 분석됐다.

이에 따라 Rodolof Sabonge 파나마운하관리청(ACP) 해운무역 조사사무소 부회장은 지난 3월5일-8일 파나마 Atlapa 컨벤션센터에서 개최된 중남미 종합무역박람회 전시장에서 'The Impact of the Panama Canal on International Maritime Trade' 라는 주제로 장기적인 관점에서 파나마운하의 중요성은 더욱 커질 것이라는 요지의 설명회를 개최하였다.

이 설명회에서 Sabonge 부회장은 최근의 세계적인 유가인상이 파나마운하에 악영향을 미치고 있다는 분석이 있으나 이는 잘못된 분석으로서 단기적으로는 유가인상으로 인한 경기침체에 따라 운하통항 선박의 감소현상이 나타나고 있으나, 장기적인 관점에서 볼 때 교역 선박들은 선박운항에 소요되

는 막대한 연료비를 절감하기 위해 운하 이용을 선호하게 될 것이라고 주장했다.

Sabonge 부회장은 아울러 파나마운하의 물동량 감소는 미국 경기침체의 영향을 받고 있다기보다는 과거 운항경영 경험을 볼 때 대내외적인 특수한 환경에 의해 영향을 받은 사례가 많았다고 진단했다.

Sabonge 부회장은 대표적인 사례로 지난 1985년에 중국에서 극심한 가뭄이 발생하여 미국의 대중국 곡물 수출량 증가로 인해 파나마운하 처리물동량은 평년 대비 약 10% 증가하였으며, 2004년에도 미국 서부항만 노동자들의 파업으로 인해 동항만을 통한 미 육로운송이 차질을 빚게 됨에 따라 파나마 운하의 물동량이 10% 증가한 점을 들었다.

Sabonge 부회장은 장기적으로 전 세계 해상물동량은 증가될 수 밖에 없는 추세이며 현재 2014년 8월 완공을 목표로 순조롭게 진행되고 있는 운하확장공사는 대형선박들의 운하통과는 물론, 운하 교량 적체현상을 해소함으로써 운하통항 선박에 대한 서비스가 향상 될 것이라고 강조했다.

파나마운하청측은 향후 단기간에 걸쳐 우려되는 운하통항 선박의 적체현상이 인근 항만의 물동량 처리 규모 및 속도에 의해 많은 영향을 받고 있다고 보고 있으며, 주재국 내 태평양인근 항만 추가확충과 아울러 미 동부 항만의 포스트 파나마스급 선박 추가 수용을 위한 항만확장 공사가 조속히 추진되기를 바라고 있는 것으로 알려졌다.

# 한국선주협회, 미얀마 등 동남아 선원 공급실태 조사

## 외국인 선원확보 장기적이고 전략적으로 접근 필요

전세계적으로 숙련된 선원의 부족현상은 해운산업의 지속적인 발전을 위협하는 요인으로 부각되고 있다. 양질의 해상인력 부족은 비단 우리나라 뿐만 아니라 일본과 유럽의 해운강국들도 숙련선원 확보에 정성을 쏟고 있다.

특히, 우리나라의 경우는 지난 2004년 이후 부정기선시황의 호전되고 2005년부터 시행된 톤세제도

로 선박에 대한 재투자 여력이 생김에 따라 외항선선이 연간 60여척씩 늘어나고 있다. 이로 인해 양질의 외국인 선원을 포함한 해기사 구인난이 우리나라 외항해운업계의 주요과제가 되고 있다.

더구나 해기사의 경우 선박의 안전운항을 우려한 국제기구와 선진국 등에서 자질문제 등 요구하는 조건들이 까다롭기 때문에 일시에 자격을 갖춘 해

기사를 확보하는데 어려움이 많다. 일본의 경우 오래전부터 베트남이나 필리핀 등지에 해기교육기관을 설치하거나, 기존 기관에 대한 지원확대를 통해 양질의 해기사를 지속적으로 확보하고 있다.

이와함께 유럽의 대형선사들도 동남아시아의 선원교육기관에 대한 지속적인 지원을 통해 안정적으로 해기사를 공급받고 있다.

특히, 우리나라의 경우 오는 2010년 일반선박에 대한 외국인해기사의 전면고용이 실시됨에 따라 양질의 외국인 해기사 확보가 시급한 실정이다.

[필리핀, 미얀마, 베트남 선원양성 현황]

구 분		필리핀	미얀마	베트남
인구		8,500만	5,000만	8,100만
종교		카톨릭 (일부 회교)	불교 (일부 회교, 힌두교, 기독교)	불교 (일부 천주교)
사관양성 기관	명칭	국립해양대학	국립해양대학	국립해양대학
	학제	4년	5년	5년
	배출인원	220~250명	200명	300명
부원양성 기관		다수(약60개) - 1~3년 교육후 부원으로 승선	- 해양기술학교 · 3년제 · 2년좌학후 1년실습 · 부원으로 1년 승선 후 사관응시 자격 부여 - 일반대학 출신자도 3~5년 부원 승선 하면사관응시자격 부여	- 제2해양기술 훈련기관
해양대 졸업생 승선선박		- 유럽 OSG 100명 - 나머지는 일본선박에 승선	- 2002년에 설립되어 2007. 12월 첫 졸업생배출	- 대부분 베트남국적 선사에 취업 - 일부가 유럽·일본 등의 선박에 승선
장·단점	장	전세계 선원시장 주도적 영어 소통 원활 인력 자원, 교육시설 다수 보유 선원직 선호	자질 우수, 영어 소통 원활, 순종적인 성격, 선원직 선호도 높음, 다국적 융화 가능	근면적임, 우수학생 유치, 교수 열의 강함
	단	선원비 급상승, 유럽 선사 및 일본선사가 선점 개인주의 성향 강함	선원비 상승	영어 소통에 문제 선원비 상승, 일본선사가 독점, 양성인원 검증 미흡

이에 따라 한국선주협회는 3월10일부터 15일까지 베트남을 비롯하여 필리핀, 미얀마에 조사단을 파견, 해기사 공급실태를 조사했다.

이들 3개국의 해기사 공급실태 조사보고서에 따르면, 3개국 모두 1개의 국립해양대학에서 공식적으로 해기사를 양성하고 있으며, 국가별로 250명 내외로 3개국 합하면 연간 750-800명의 졸업생을 배출시키고 있는 것으로 나타났다.

그리고, 해양계 전문학교 또는 일반대학 출신들이 일정기간 부원으로 근무한 뒤 승선경력을 인정받아 해기사 시험에 합격하면 해기사 면허를 내주고 있다.

다음은 베트남, 필리핀, 미얀마의 해기사 공급실태 조사보고서를 요약한 것이다.

## 베트남

### ▷ 일반현황

베트남의 정식 국가명칭은 베트남 사회주의 공화국(SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM)으로 면적은 한반도의 1.5배인 32만9,560 km<sup>2</sup>이며, 인구는 8,000만명에 달하고 있다.

수도는 HANOI(284만명)로 베트남어를 사용하

고 있으며, 종교는 불교(60%), 카톨릭(15%), 카오다이교(2.5%), 호아호아교(2.5%) 등으로 불교가 절대다수를 차지하고 있다.

교육직제는 초등학교(5년)→중학교(4년)→고등학교(3년)→대학교(4년)로 이뤄졌으며, 학기는 매년 9월에 시작되고, 대학생은 매년 1개월의 군사훈련으로 군복무를 면제받는다. 임금은 대학교수 50\$, 교사 30\$, 공무원 30-40\$ 정도이다.

사회주의 공화제를 국체 및 정체로 하고 있으며, 공산당은 국가와 사회를 지도하는 유일세력으로 헌법에 규정되어 있다.

### ▷ 선원시장 현황

선원인력의 대부분은 VIETNAM MARITIME UNIVERSITY(VIMARU), MARITIME SECONDARY SCHOOL에서 배출되고 있다. VIMARU와 MARITIME SECONDARY SCHOOL NO.1은 HAIPHONG에 있고, VIMARU의 분교 및 MARITIME SECONDARY SCHOOL NO.2는 HOCHIMINH에 있다.

해기사 가용인력은 VIMARU에서 매년 양성되어 배출되는 250여명 정도이다. 베트남 선원들의 가장 큰 약점은 언어소통 문제로서, 대부분 영어 구사능

력이 떨어진다. 최근에 배출되는 선원의 경우 영어교육을 이수, 영어가 가능하나 개인적으로 많은 차이가 있는 것으로 조사됐다.

이들 해기사는 대부분 베트남 국적선에 승선중이며 나머지는 일본, 대만, 한국 등 극동지역 선주의 선박에 승선하고 있다. 언어소통의 어려움, 사회주의 체제로 인한 관료적이고, 수동적인 태도는 선원의 해외시장 진출에 걸림돌이 되고 있다.

하지만, 풍부한 인적자원을 바탕으로 선원자원은 지속적으로 증가할 것으로 예상된다





▲ 베트남 해양대학교 전경

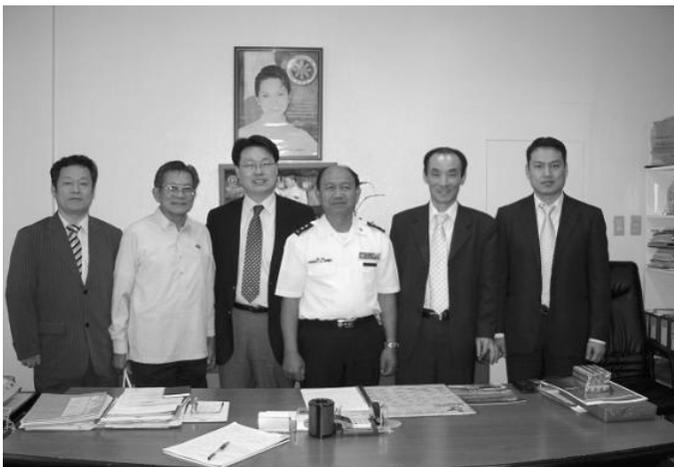
다. 베트남 선원의 장점은 △저임금 △한국인과 비슷한 문화와 풍습 △인내심과 끈기 △빠른 두뇌 회전을 들 수 있다. 베트남 선원은 외세에 굴복하지 않은 역사를 지닌 나라라는 자부심이 대단하다.

한편, 베트남 선원의 경우 임금 측면에서는 여타 국가의 선원에 대하여 경쟁력을 갖추고 있으나, 고용 자원, 선원의 능력 면에서는 필리핀, 미얀마 선원보다 떨어지는 것으로 판단된다.

## 필리핀

### ▷ 선원 일반현황

현재 승선중인 필리핀 선원은 약 25만명으로 집



계됐다. 필리핀 교육체계를 보면, 공립의 경우는 초등학교 6년, 고등학교 4년, 대학 4년(6-4-4)이며, 사립은 7-4-4년 시스템으로 되어 있다. 중등교육까지는 적은 비용으로 수학할 수 있어 개발도상국 으로서는 교육의 양적수준이 높은 편이다.

선원 임금수준은 한국선원에 비하여 조금 낮거나 비슷한 수준이며, 최근 유럽 및 일본선사의 필리핀 선원고용 확대로 임금이 대폭 인상되고 있으며 인력 확보에도 어려움이 있다. 필리핀 선원들은 경제적인 목적으로 임금이 따라 전직이 심한 게 특징이다.

### ▷ 필리핀 상선사관학교( PMMA )

필리핀내 상선사관 양성학교 중 가장 우수한 교육기관으로 판단된다. 지난 1820년 설립 이후 현재까지 필리핀내 최고 해양대학의 지위를 유지하고 있으며, 재학생과 졸업생들의 자부심이 강하다.

학제는 4년제로서 3학년때 CADET으로 개인적으로 실습에 들어가며, 학기중 군사훈련을 받는다.

필리핀 전역에서 우수한 인재 7,000여명이 매년 지원하며 350명을 선발하는데 4년 후에는 220-250명 정도가 줄

업한다. 졸업후 자격증 취득 비율은 거의 100%에 달한다.

특히, 이 대학은 국가의 지원예산 부족으로 학생과 선사간 장학금 지원제도를 운영하고 있다. 현재 재학생 전체가 유럽, 일본 등의 선사들로부터 개별 지원계약을 체결하여 장학금을 받는다. 학생 개개인은 입학시부터 졸업시까지 선사에서 연간 2,000달러 가량 지원받는다. 재학생 전체가 약 60개 선사들로부터 개별 지원(장학금) 계약을 체결하는데, 졸업 후 5년간 장학금 지원선사 소속선박에 승선하기로 계약을 맺는다. 주요 계약 선사는 노르웨이 OSG 100명, 나머지 150명은 일본선사인 것으로 알려졌다.

## 미얀마

### ▷ 일반현황

면적은 한반도의 약 3.5배인 67만8,528 km<sup>2</sup>로 인구는 약 5,000만명으로 집계됐다. 수도는 YANGON(구 'RANGON', 인구 500만명)이며, 민족 구성원은 미얀마족(68%), 카렌족(7%), 산족(6%), 카친족(2%) 및 130여 소수민족으로 미얀마족

이 절대 다수를 차지하고 있다.

공식 국가명칭은 'THE UNION OF MYANMAR'로 지난 1948년 영국으로부터 독립했다. 1988년 사회주의 헌법을 폐지하면서 국호를 'THE UNION OF BURMA'로 개칭하였다가 BURMA가 MYANMAR를 구성하고 있는 130여개 종족의 일부만을 지칭하므로 국민의 단합을 위하여 1989년 국호를 다시 'THE UNION OF MYANMAR'로 개칭하였다.

선원인력은 풍부한 인력을 바탕으로 지난 1980년대 후반에 세계 선원시장에 진출하기 시작한데다 최근에 경제개방이 재개되면서 세계해운계에서 관심을 갖고 있다.

교육직제는 초등학교(4년)→중학교(4년)→고등학교(2년)→대학교(4-7년, 의학 7년, 공학 6년)으로 되어 있다. 주식은 쌀이며, 불교 및 동물, 영물 숭상으로 쇠고기, 돼지고기를 먹지 않는 사람들이 대다수이다.

경제는 영국으로부터 독립후 정부에서 외국자본을 추방하고 사회주의 국영 경제구조를 확립했으며, 주변국에 비해 경제성장률이 뒤지고 높은 인플레이션(연30~40%), 외화부족, 외채의 지불연체 등의 문제를 안고 있다.

해운기업으로는 국영선사인 Five Star Shipping Line이 있으며, 7척의 선박을 보유하고 있다.

### ▷ 선원관련 정부기관 및 교육기관

관련기관으로는 교통부 산하 해운국(DEPARTMENT OF MARITIME : DMA)이 있으며, 여기에서 선원수첩 및 증명서를 발급, 관장한다.

또 교통부 산하의 선원고용관리국(SEAMAN'S EMPLOYMENT



CONTROL DIVISION : SECD)에서는 선원의 고용 업무 및 MANNING회사를 관리감독한다.

그리고, 교통부 산하에 해양전문 학교(INSTITUTE OF MARINE TECHNOLOGY : IMT)가 있는데, 이 학교는 1년제 전문학교 수준의 해기사 교육기관이었으나 2007년에 2년제로 승격되어 현재 1-2학년 학생이 재학중이다.

이 학교는 지난 1971년에 설립됐으며, 입학자격은 고졸 이상으로 성적 A 등급(졸업생의 7~8%) 이상이어야 한다. 선발방법은 고등학교 성적과 신체 검사 및 면접을 병행하며, 교육시스템은 항해사 및 기관사 과정, 승진교육 과정, IMO TRAINING 과정으로 이루어진다.

배출인원은 항해 150명, 기관 150명으로 2년의 교육과정을 거쳐 졸업 후 상선 또는 DOCK YARD 실습기관으로 지정된 곳에서 실습을 하도록 하고 있다. 실습후 외항선 2등항해사/기관사까지 가능한 2nd MATE/3rd CLASS ENG 면허 응시자격이 부여된다.

아울러, 지난 2002년 8월에 개교한 교통부 산하의 해양대학(MYANMAR MARITIME UNIVERSITY : MMU)이 있다. 이 대학은 미얀마에서 유일한 5년제 정규대학 시스템을 갖춘 해기사 교육기관으로서 지난해 12월에 첫 졸업생 60명을 배출했다. 정원은 항해과 100명, 기관과 100명 등 200명이다.

▷ 선원시장 일반현황

미얀마 선원의 해외진출은 저렴한 임금, 순종적인 성격, 다양한 직급별 분포로 매년 증가 추세에



있으며, 외화획득을 위한 특별한 산업이 없는 미얀마에서는 선원에 의한 외화획득이 경제에 중요한 역할을 담당하고 있다.

선원 송출은 정부가 적극 권장하고 있으며, 미얀마에서의 선원들은 상대적으로 월등히 높은 임금으로 인해 매우 인기가 있는 직업으로 각광받고 있다.

대부분의 선원은 비 해양계 출신이며, 해양계 전문학교인 IMT에서 배출되는 선원이 부원으로 일정 기간 승선후 사관시험에 합격하여 사관으로 진출하였으나, 2008년도부터는 국립 정규 해기사 양성기관인 해양대 졸업생이 배출된다.

특히, 미얀마 해양전문대학 등을 졸업한 선원들은 유럽, 아시아, 미주 등 전세계에 널리 진출해 있다. 소수의 인원이기는 하지만 유럽에 진출한 일부 1등 항해사/기관사 이상의 고급사관의 임금은 필리핀 고급사관의 임금과 동일 수준 또는 상회할 정도로 실력을 평가받고 있다. 미얀마 선원의 임금은 필리핀 선원보다는 약간 낮은 수준이다.

▷ 경쟁력 및 향후 전망

미얀마는 다양한 선종, 다양한 직급의 선원을 확보하고 있는 안정된 선원시장으로서, 국내 경제의



▲ 필리핀 해기사 재교육 현장

취약으로 급격한 고용창출을 기대하기 힘든 상황이 기 때문에 지속적인 성장이 예상된다.

유럽 선주들은 이미 높은 임금을 주고 우수 미얀마 선원을 채용하고 있으며, 앞으로도 이러한 수요는 지속될 것으로 보인다.

특히, 미얀마 정부의 면허시험에 대한 합격자수 제한이 엄격한 가운데 선원의 수요는 꾸준히 증가하고 있어 미얀마 사관의 구인에 어려움이 있을 것으로 전망된다.

현재 미얀마 해양대학을 졸업한 학생들이 본격적인 해기사 실습을 앞두고 유럽, 일본 등 전세계 선사들이 치열한 확보 경쟁을 벌이고 있다. 언어소통의 무난, 순종적인 국민성으로 인해 이들 선원의 해외진출이 더욱 늘어날 것으로 예상된다.

한편, 미얀마는 다양한 선종의 경력자가 있으며 해기사는 전문학교 졸업후 부원으로 다년간 승선후 해기사 국가고시를 거쳐 해외로 나가고 있다. 일반 대학교 졸업자도 일정기간 부원 승선후 해기사 시험 응시자격이 부여된다.

#### ■ 종합의견

베트남과 필리핀의 국립해양대학에 대한 유럽과 일본, 대만 등이 지속적으로 투자함으로써 신규 공

급원으로서 한계가 있다. 이에 반해 미얀마의 경우 현지 국내 송출업체 등의 노력으로 비교적 일본, 유럽선사들의 영향에서 벗어나 있다.

그러나, 우수한 미얀마 선원들을 확보하려는 유럽, 일본선사들의 공략이 치열함에 따라 장기적 관점에서의 투자가 필요하다.

외국인 선원확보문제는 국내 선원 부족분을 메우는 단편적 시

각에서 접근할 시기는 지났다. 한국상선대를 운영할 미래의 주역이라는 측면에서 장기적, 전략적 관점에서 접근하는 것이 바람직한 것으로 판단된다.

이번에 현지조사를 벌였던 동남아 3개국은 현재에도 많은 선원을 공급하고 있지만 유럽선진국의 지속적인 선원감소를 고려할 때 앞으로도 더욱 선원공급시장으로 성장 가능한 국가이며, 승선키피, 고령화 등으로 선원자원이 날로 고갈되어가고 있는 한국 선원시장의 대체시장으로서 충분한 역할을 할 수 있을 것으로 판단다.

풍부한 부원선원 공급국일 뿐만 아니라 우수한 부원은 사관으로 양성이 가능하다는 점에서 양면적 접근이 필요하다. 또한, 개발정도에 따라서는 고급 사관까지도 충분히 양성, 이용할 수 있는 자원을 보유한 국가들이다. 따라서 전략적 투자를 통한 범 국가적 협력관계 구축이 절실하다.

고갈되어 가고 있는 한국선원 공급실태를 감안할 때, 장기적인 관점에서 우수한 선원을 양성, 발굴한다는 생각으로 장학금 지급, 실습생 고용 등의 방법으로 선원양성에 장기적으로 투자한다면, 적은 투자로 우수한 인력을 확보하는데 큰 효과가 있으리라 판단된다.